

交通事故は増えたのか、減ったのか：統計にみる 交通安全史(新連載・第1回)交通事故増減の歴史

著者	吉田 信彌
雑誌名	人と車
巻	52
号	4
ページ	12-15
発行年	2016-04-01
URL	http://id.nii.ac.jp/1204/00023893/

交通事故は増えたのか、減ったのか

統計にみる交通安全史

第1回 交通事故増減の歴史

東北学院大学 教養学部 教授 吉田信彌

交通事故の長期的推移

図1は交通安全白書に毎年掲載される、日本の交通事故の年次推移を示すグラフを白黒印刷の本誌に合わせてゼミの学生が作成したものである。白書のカラーのきれいな原図はネット検索すると入手できるし、自由に大きさを変えて読むことができる。老眼にはありがたい。さらにHTML形式白書では、元のデータをダウンロードできるので、表計算ソフトのエクセルを使って自分好みのグラフを作成できる。図1がその一例である。ぜひ平成27年版交通安全

白書¹⁾をネットでご覧いただきたい。私は大学の授業で学生にグラフを描かせることが多いが、グラフをきれいなカラーにする訓練はしない。大学のアカデミズムはグラフを白黒で描かせる。学術雑誌がそうであるからである。昔はカラー印刷が高価なので白黒にした。いまはカラーも安くなったが、それでも白黒なのはカラーにすると投稿者の趣味で配色がばらばらになり、学術誌として統一がなくなるからである。だから大学はカラーの図を描く教育には熱心でない。グラフの色遣いは業界や社風によっても異なるから、そこで学べば良い。

大学は広く応用が利く基本中の基礎を教える。本稿でも問題とするのはグラフの動きが示す、変化、つまり増減である。交通事故は右上がりに上昇し増加した期間と反対に下降し減少した期間とがある。交通事故は増えたのか、減ったのか。そしてこれから増えるか、減るのか、またなぜそのように増減が変化するのか。読者には日々の事故対応に追われ、昔のことより明日の事故の増減に気をもむ人もいるだろう。が、ここでは今日明日の事故より、20年30年単位で増減の変化をじっくりと検証していく。大学の学役割は本来そのようにゆつたりとした構えて思索を

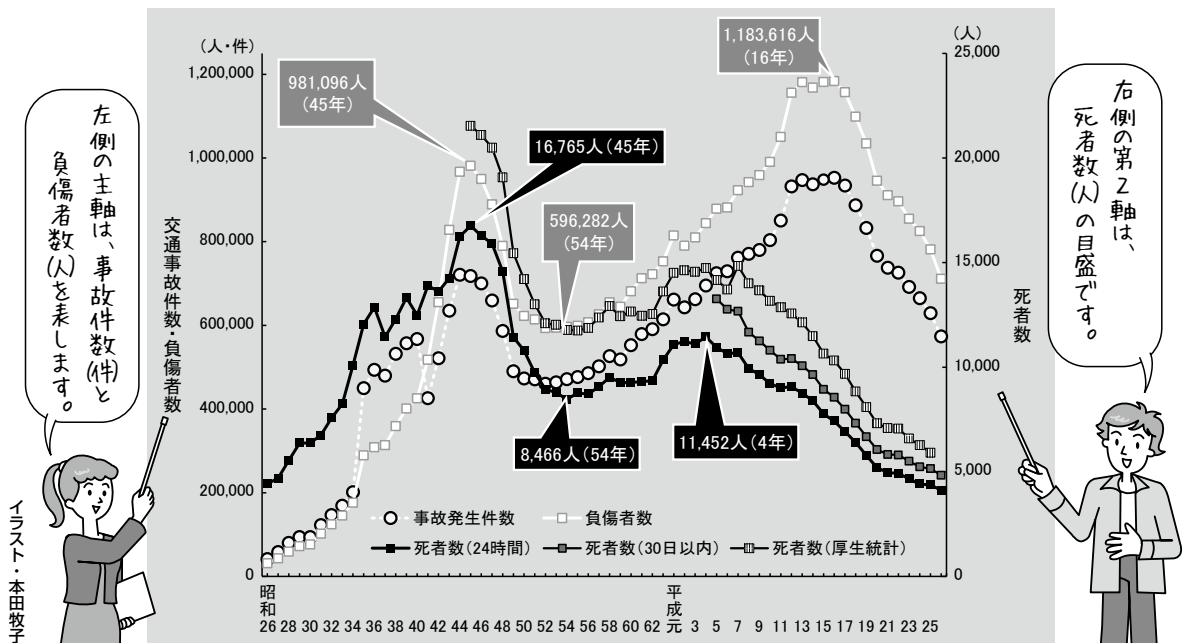


図1 道路交通事故による交通事故発生件数、死者数及び負傷者数（東北学院大学吉田ゼミ伊藤&高橋作図）

交通統計の基本

巡らすものである。

そして考えるときに頭だけでなく、ちよつと手を動かし、パソコンのエクセルを起動させ、データを多少いじっていただきたい。本連載では、そのデータ分析上の落とし穴やエクセルの活用法についても折々触れていく。示されたグラフの結果を眺めるだけでなく、自らデータを加工し、分析していく参考になればと願う。

では、図1の指標から簡単に解説する。「事故発生件数」は文字通り事故数だが、人身事故の数である。人が傷を負わない物損事故は事故に含まれない。原因の脚注にあるように、物損事故が事故に数えられたのは昭和40年（1965年）までである。あまりにも数が増えてしまい、正確な集計が困難になった、というのが実情である。いまのところ、物損事故の統計は保険会社のデータベースが頼りである。

事故発生件数には死亡事故件数も含まれる。死亡事故は死者の生じた

事故である。図1には載っていないが重要な指標である。1件の事故で複数の死者が出ることがあるから、死者の数は死亡事故数を若干上回る。その死者に関して図中では死者に続く括弧書きで24時間内、30日以内、厚生統計と3種類の死者がある。普通に死者というとき、事故発生から24時間以内に死亡したのがわが国の交通統計という死者である。事故発生から治療の甲斐なく25時間経ってから亡くなった人は、死者ではなく負傷者になる。

30日以内という基準は国際基準である。海外では30日以内の死亡を死者とする国が多い。当然のことながら30日基準にすると死者の数は増える。15%から20%ほど増える。

わが国で24時間を主流とするのは速報値として役立つからである。昨日の死者数をすぐ伝えることができるほうが便利である。ところが、国際比較の上では24時間内の死者数で報告すると、2割減の過少報告だ、と30日統計を採用する他国から言われかねない。そこで平成5年（1997年）から30日基準の死者数も公

表するようになった。

事故発生からの時間で死者数を機械的に決めるのはいかにも便宜的である。厚生統計は死因にまで踏み込んだ統計である。そのほうが正確ではあるが、事故統計の分析にはあまり使われない。

「負傷者数」は事故で負傷した人数である。負傷者は30日以上の治療を要する重傷者とそれ未満の治療の軽傷者とがある。そうした定義は交通事故総合分析センターから毎年刊行される「交通統計」の冒頭の「凡例」に記載されている。

負傷者と似た用語に死傷者がある。死傷者数は死者と負傷者とを合算した人数である。わが国では死傷者の中に占める死者の割合は小さいので死傷者の趨勢は負傷者だけを指標にしても十分である。図1でも死亡事故を含む事故発生件数と死者を含まない負傷者数の増減はほぼ連動していることがわかる。

信なくんば立たず

こうした事故指標を使って国際的

な比較をすれば、その国の特徴が浮き彫りになる。そのような国際比較をするとき死者と死亡事故とは使うが、負傷者や事故数で比較することには慎重になる。それぞれの国での定義が違うこともあるし、なによりその統計の信頼性が違う。死者が出れば一応は調べるが、怪我で済むくらいの事故はうやむやにする事情や、あとからもみ消す腐敗体質もある。さまざまな事情が懸念される。

国家権力の強い国なら、事故者を徹底的に調べ取り締まるのではないかと思う。共産主義は計画経済のもっと科学的な統計で統制していくのが理想だったのではないか。ところが、実態は違った。共産党員かどうかでの差別があり、そのような権威と特権を示威する格好の道具に事故処理が使われることもあったようだ。そのような国の統計は信用できない。では民主主義なら良いか。世界に民主主義を広めようとする米国の警察は信用できるだろうか。

日本では交通事故を起こせば、警察を呼び、事故証明書を発行してもらい、保険会社に任せる。その手続

きの過程で権限を利用し弱者につける人がいる、とは夢想だにしないだろう。それが信用である。ところがその日本の常識が世界の国々では通用しない。統計をもとに交通安全対策を立案するのが政治の常道であるが、統計を成り立たせるには警察を始め関係機関への信用がなければならぬ。それがなければ誰も事故を警察に届けたりはしなくなる。「信なくんば」統計も事故対策も「立たず」である。関係者の責任は重いのである。

事故件数と死者数の推移 — 俗論を排す —

図1に立ち返ってみると、昭和45年（1970年）の死者数のピークまではすべての指標が上昇し、次の10年間は減少に転じた。この減少ぶりは誇るべき成果であったが、減少は昭和54年に底を打ち、そこから平成4年（1992年）まで再び上昇に転じる。そしてそこから死者のほうは減少するが、事故件数は増加するという時代が12年にわたって続く。平成16年（2004年）以降は事故



も死者も両方とも減少となる。

こうした減少から増加への変化、そして増加から減少への転換がなぜ生じたのか。またなぜその年が境目となったかの謎を、謎ととらえ、その謎を解こうとする人は、研究者でも少ない。残念なことである。

謎解きはうすつべらであつてはならない。例えば平成4年（1992年）から平成16年（2004年）まで死者は減少したが事故件数は増加した。死者と事故数の矛盾した推移は謎である。それを、事故が起きても死亡しないくらい車両の安全性が向上したとか、救急医療体制が整い死亡率が下がったなどと説明がある。これらの説は当たらないことはすでに拙著『事故と心理』第7章²⁾で論じた。

ところが、昨年12月に大学入試改革を提言する「高大接続システム会議」が新テストの国語の例題³⁾にこの事故統計を題材にした。事故が増えても死者が減少する統計をどう考えるかという問題を資料をあげて説明させようとする出題の狙いには私は賛同するのだが、残念なことに私

の論は無視された。悔しいものの、しかし、もし高校生が交通事故の統計をあれこれ論じるようになれば、これは交通安全にも受験改革にも資すること大であろう。

誤った俗論の典型に自動車が増えただけ増えたのだから事故も多くて当然だという論がある。事故増加期によく登場する論である。常識からしても自動車の台数は増加の一方だろうに、事故統計と安全対策が本格化した昭和45年（1970年）以降は死者減少期のほうが長かった。その点を考えれば、単純に車が多ければ事故が増えるとはならないだろう。その理由は、事故が増えればそれなりの対応をし防御策を講じるのが人間だからである。

交通安全白書の2番目の図には、自動車の台数と走行距離の推移があり、3番目の図には、自動車保有台数1万台当たり死傷者数、自動車1億走行^{キロ}当たり死者数がある。距離当たりの死者数には目立った増加期はない。図1のような増加と減少の波がない。ということとは統計指標によって、交通事故増減の歴史が

違うということか。増えた、減ったは意外と単純ではない。と思えないだろうか。

件の3番目の図には台数当たり、走行^{キロ}当たり、人口10万人当たり、というグラフがある。この「当たり前」については次回にしよう。

（よしだ・しんや）

参考文献

- 1) 平成27年度版交通安全白書 内閣府
- 2) 吉田信彌『事故と心理』中公新書、2006年
- 3) 文部科学省・高大接続システム改革会議第9回配布資料 別紙3「大学入学者希望者学力評価テスト（仮称）」で評価すべき能力と記述式問題イメージ例【たなか台】
http://www.mext.go.jp/b_menu/shingi/chousa/shougai/033/shiyo/_icsFiles/afterside/2015/12/22/1365551_06_1.pdf 2015年12月



吉田信彌

1980年東北大学大学院文学研究科心理学専攻満期退学。1989年より現職。専門「交通心理学」。主著『事故と心理』（中公新書）。「東北大学芸術情報リポジトリ」にて過去の「人と車」の連載をネット公開中。